



Taller: “Espacios de convergencia y de cooperación regional en América Latina”

Infraestructura para la Integración

Gabriel Pérez Salas

Unidad de Servicios de Infraestructura
DRNI | CEPAL | Naciones Unidas

Santiago, Chile 08 de julio 2010



NACIONES UNIDAS





Contenidos de la Exposición

1. Integración Física Regional

2. La situación de la infraestructura en América Latina

3. Restricciones de Infraestructura

4. Avances en los esquemas integración: IIRSA

5. IIRSA: características generales

6. IIRSA y sus desafíos futuros



Integración Regional

Proceso mediante el cual diversas economías nacionales incrementan su complementación, buscando aumentar sus beneficios mutuos

Ventajas Principales

1. Mayor poder de negociación;
2. Economías de escala productivas;
3. Incremento del mercado efectivo;
4. Menor vulnerabilidad económica;
5. Mayor atracción de recursos internacionales;

Dimensiones de la Integración

1. **Económica y comercial:** Acuerdos preferenciales de comercio; área de libre comercio; unión aduanera; mercado común y unión económica y monetaria;
2. **Política:** Armonización de acciones en el ámbito gubernamental e institucional entre sus miembros; y
3. **Física:** donde la infraestructura y sus servicios son los protagonistas.



Integración física en América Latina y el Caribe

La región ha desarrollado planteamientos de integración económico-comercial desde la década de los 50 y sólo en el último tiempo ha comenzado a buscar una mayor integración física, a través de IIRSA, el Proyecto Mesoamérica y CARICOM.

Integración Física

1. Permite abordar los déficit de infraestructura existentes, incluyendo los temas facilitación y armonización de políticas públicas, dentro de un ámbito técnico y con una mirada largo plazo.
2. Fomenta una mayor equidad social y disminuye las asimetrías entre países;
3. Es la base sobre la cual se construye la integración económica, comercial y política



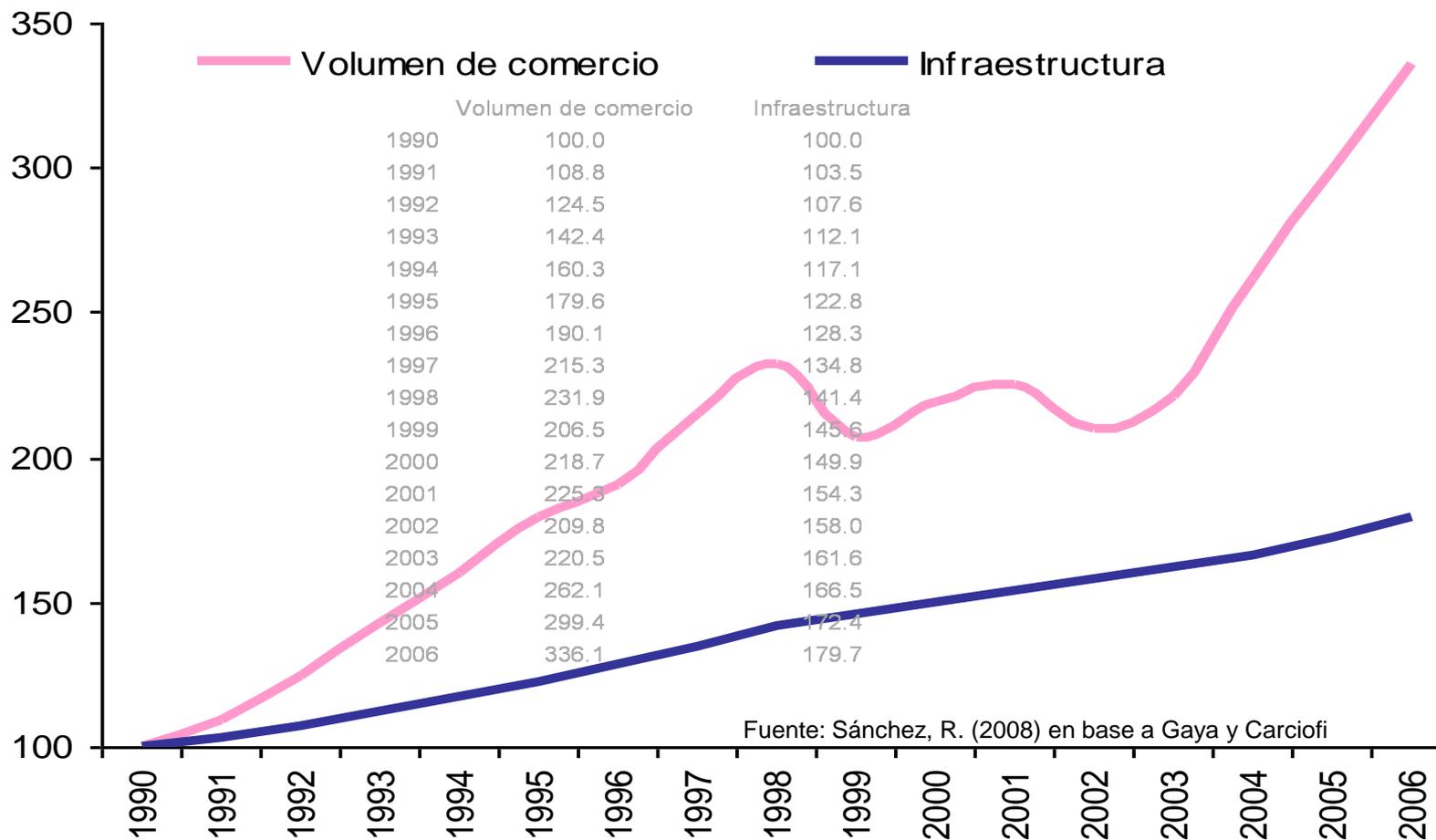
I . I . R . S . A

Sin infraestructura no hay integración posible



La brecha de infraestructura en América Latina

La demanda de infraestructura se mantuvo alta aún en periodos de crisis, motivada principalmente por el comercio (línea rosa). Sin embargo, la evolución de la Oferta de infraestructura (Línea Azul) no creció de igual forma, lo que representa un riesgo para el desarrollo futuro regional

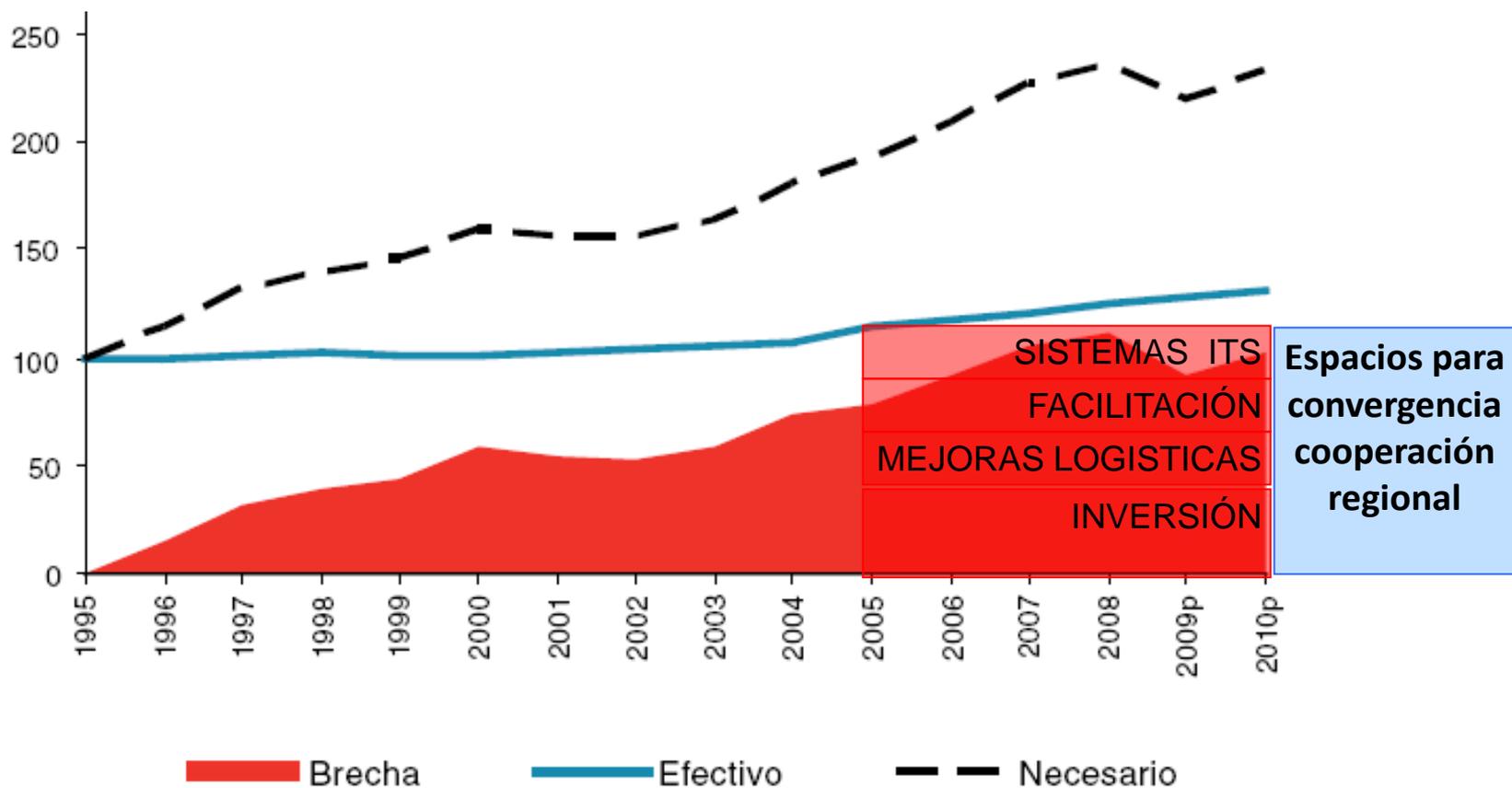




La brecha de infraestructura de transporte

La variación de la Oferta o stock de infraestructura exhibe un retraso notable frente a la Demanda de infraestructura. Su evolución ha sido muy lenta desde finales de los '90 y marcada fuertemente por los vaivenes macroeconómicos.

ESTIMACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LA BRECHA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA

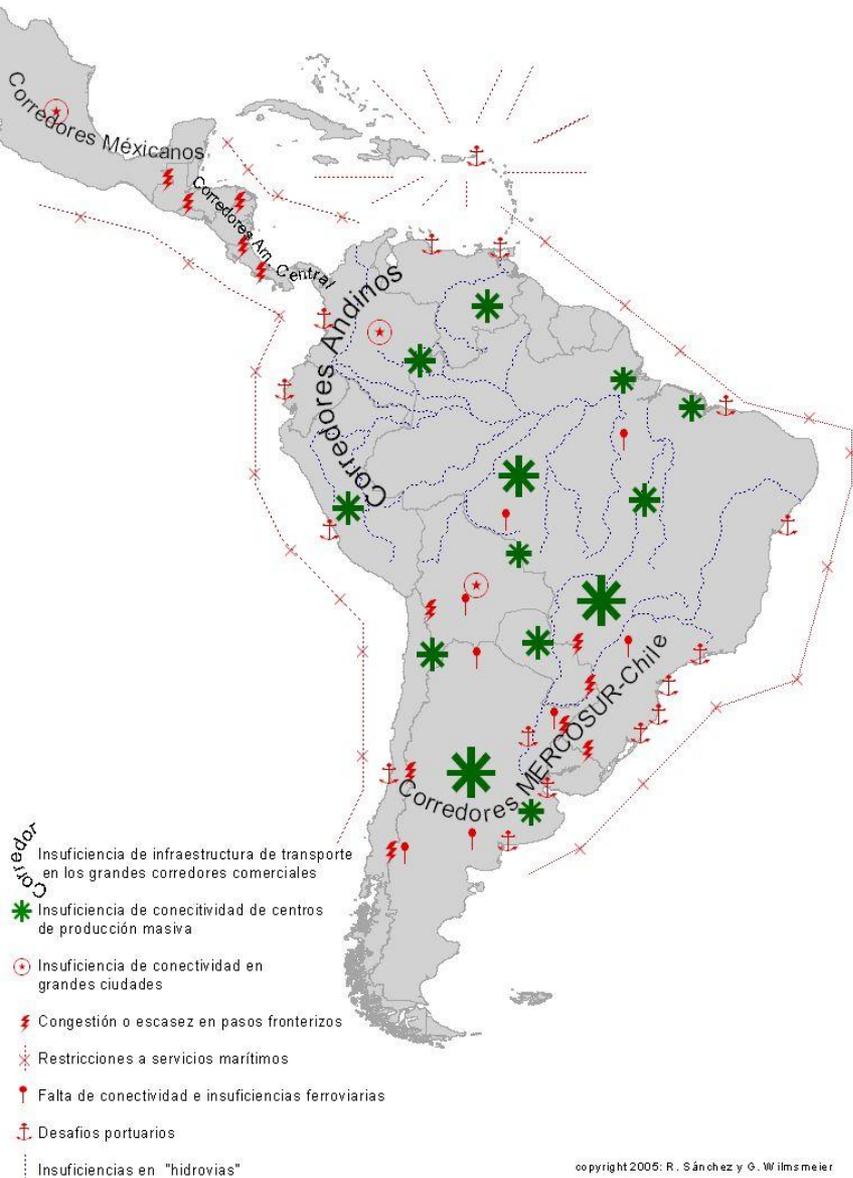




¿Qué factores pueden ser abordados desde una perspectiva regional?



Falta de inversión histórica en infraestructura



Limitaciones físicas en la **capacidad** de la infraestructura de transporte que impiden economías de red: carreteras, tipo trocha o calado puertos.

Falta de **inversión en los pasos de frontera** (congestión) o cursos de agua (hidrovías) y **mantenimiento** de las redes de transporte.

Ausencia de infraestructuras multimodales y logísticas que apoyen el comercio intregional.

Agrega sobrecostos que afectan la competitividad nacional y regional



Falencias Institucionales

Ausencia de **políticas integradas de logística**, con mirada de largo plazo y orientadas a la competitividad del comercio.

Problemas de **facilitación comercial y del transporte** en los cruces de frontera y cursos de agua internacionales.

Reglamentación deficiente y no estandarizada de los requisitos de **operación de los vehículos y empresas de transporte**: antigüedad máxima, restricciones al cabotaje, etc.

Ausencia de regulaciones regionales sobre las **características de diseño**: dimensiones y de puentes, layout de carreteras y puertos, etc.

Falencias en el esquema de Alianzas Público-Privadas, respecto a los objetivos planteados.



Falencias en la operación de los servicios

Alta **atomicidad e informalidad de operadores** de transporte, especialmente por camión.

Carencia de servicios logísticos y de transporte en cantidad y calidad suficientes.

Problemas de **seguridad de las personas y de la carga** (incluyendo seguridad vial, de la cadena logística y piratería)

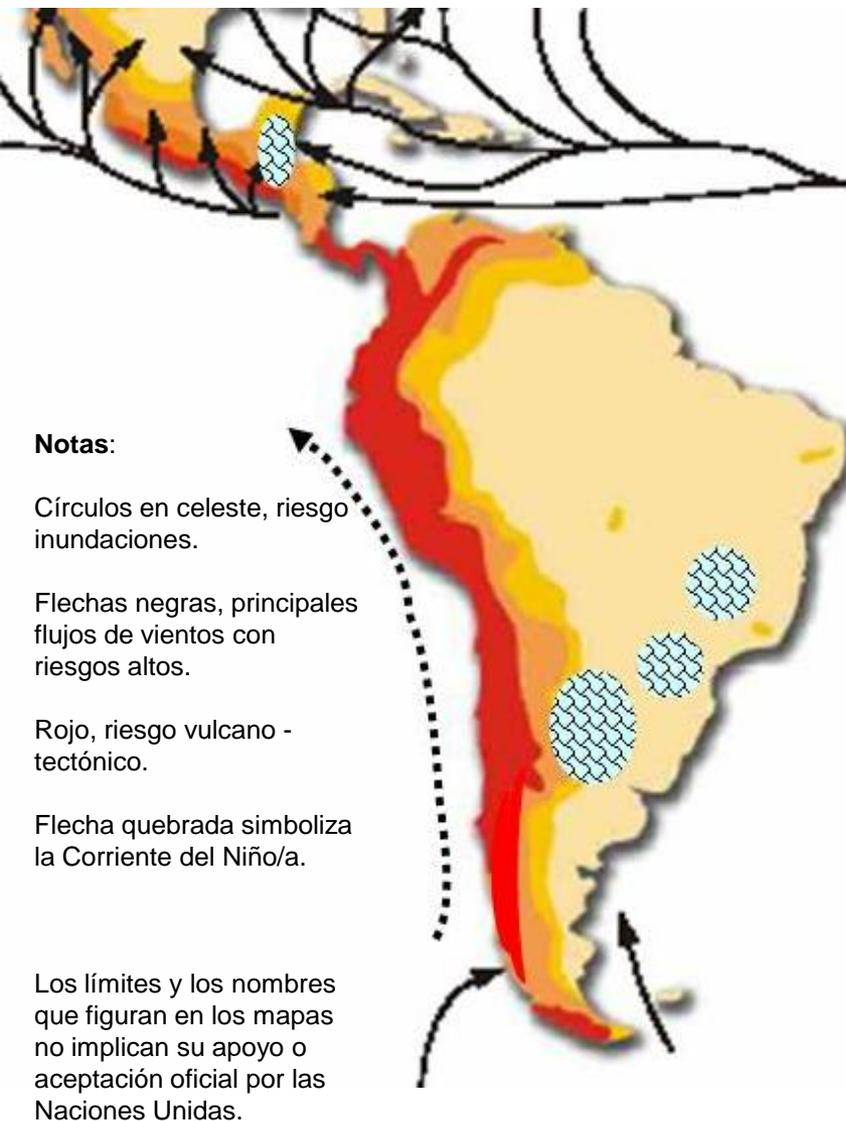
Escasez de mano de obra capacitada en nuevas tecnologías, **ausencia de valor agregado** en los servicios prestados.

Inadecuada distribución modal, respecto a las enormes distancias existentes entre los centros de producción y los de consumo (“vacíos interiores”)





Entorno geográfico



Fuente: Sánchez y Wilmsmeier (2005)

Una geografía y orografía que dificulta el transporte, que requiere de optimizaciones de los flujos y aprovechar las experiencias internacionales y regionales.

Amplias zonas con riesgos de eventos naturales o climáticos (terremotos, huracanes, inundaciones, sequias, etc).
Espacio cooperación regional.

No aprovechamiento de los vías fluviales (hidrovías)



Espacios de convergencia y de cooperación regional en América Latina

INTEGRACIÓN FÍSICA

**Efectos esperados
de
una buena
integración física**

1. La creación o reorganización de cadenas productivas y logísticas, facilitando una inserción más competitiva .
2. El desarrollo sostenible de los territorios aislados, disminuyendo brechas sociales.
3. Mejor gobernabilidad e institucionalidad nacional y regional al propiciar la participación .



Antecedentes generales sobre IIRSA



I . I . R . S . A

INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA

IIRSA surge en el marco de la Reunión de Presidentes de América del Sur en agosto del 2000.

Surge para **potenciar y aumentar la competitividad** de los 12 países de América del Sur, mediante la **modernización de la infraestructura regional**.

Establece tres líneas o ejes de acción: **Transporte, Energía y Comunicaciones**.





Antecedentes generales sobre IIRSA



Ejes de Integración y Desarrollo son franjas multinacionales de territorio para los cuales se identifican los requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Se implementan mediante una cartera de proyectos seleccionados bajo una visión regional y consensuada entre los doce países, con una inversión estimada de US\$ 95,338 millones a junio del 2010.

Existe además una **Agenda de Implementación Consensuada 2005 -2010**, que agrupa 31 proyectos de alto impacto, los cuales esperan ejecutar en el corto plazo, con una inversión estimada de US\$ 10.376 millones.

La inclusión de un proyecto en la cartera **no garantiza su financiamiento ni su ejecución.** Así mismo, tampoco implica que todos los estudios asociados hayan sido concluidos.



IIRSA: Cartera de proyectos por EID a Junio 2010

EID	N° Grupos	N° Proyectos *	Inversión Estimada (millones de US\$) **
Andino	10	64	8.416,1
De Capricornio	5	72	9.421,4
De la Hidrovía Paraguay-Paraná	5	95	6.677,3
Del Amazonas	7	58	5.400,7
Del Escudo Guayanés	4	25	1.214,9
Del Sur	2	27	2.713,0
Interoceánico Central	5	55	5.525,1
MERCOSUR-Chile	6	107	35.536,1
Perú - Brasil - Bolivia	3	23	21.402,3
TOTAL	47	524	95.338,6

Fuente: Base de Datos de Proyectos IIRSA.

* Nota: El Total de proyectos en número e inversión no se corresponde debido a la existencia de proyectos en dos ejes distintos.

** Nota: No considerada inversiones previas al inicio de IIRSA



IIRSA: Cartera de proyectos de transporte y energía

EID	N° Proyectos Transporte	Inversión Transporte (millones de US\$)
Andino	49	5.428,72
De Capricornio	68	8.181,36
De la Hidrovía Paraguay-Paraná	85	5.271,25
Del Amazonas	51	5.334,49
Del Escudo Guayanés	18	911,90
Del Sur	24	2.263,00
Interoceánico Central	51	5.037,80
MERCOSUR-Chile	90	19.916,97
Perú - Brasil - Bolivia	17	3.232,29
TOTAL	451	54.609,62

EID	N° Proyectos Energía	Inversión Energía (millones de US\$)
Andino	13	2.987,30
De Capricornio	4	1.240,00
De la Hidrovía Paraguay-Paraná	7	1.369,00
Del Amazonas	6	63,06
Del Escudo Guayanés	6	303,00
Del Sur	3	450,00
Interoceánico Central	2	482,75
MERCOSUR-Chile	17	15.619,14
Perú - Brasil - Bolivia	6	18.170,04
TOTAL	64	40.684,29

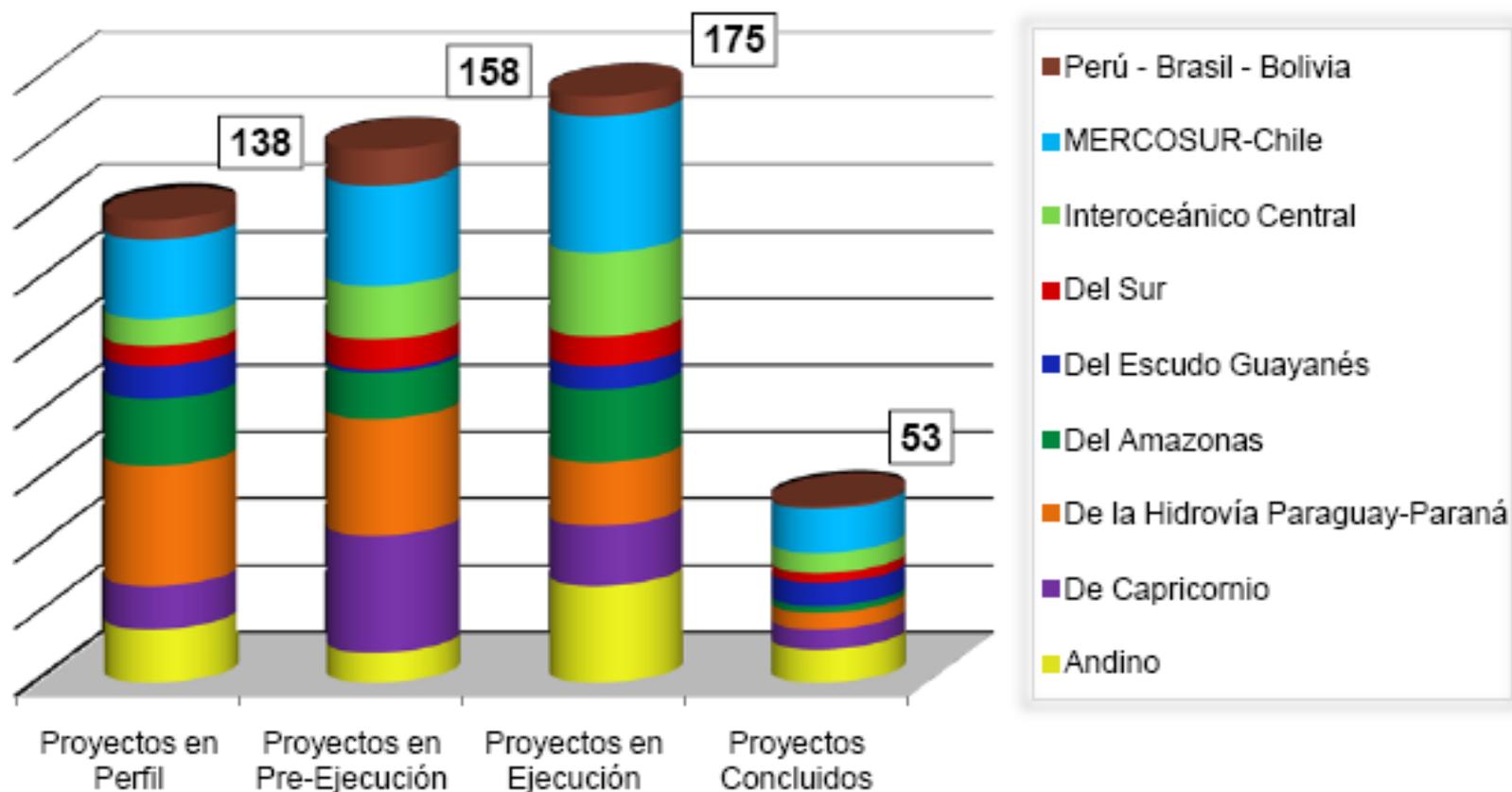


IIRSA: Cartera de proyectos de comunicaciones

EID	N° Proyectos Comunicaciones	Inversión Comunicaciones (millones de US\$)
Andino	2	0,10
De Capricornio	0	0,00
De la Hidrovía Paraguay-Paraná	3	37,00
Del Amazonas	1	3,13
Del Escudo Guayanés	1	0,00
Del Sur	0	0,00
Interoceánico Central	2	4,50
MERCOSUR-Chile	0	0,00
Perú - Brasil - Bolivia	0	0,00
TOTAL	9	44,73



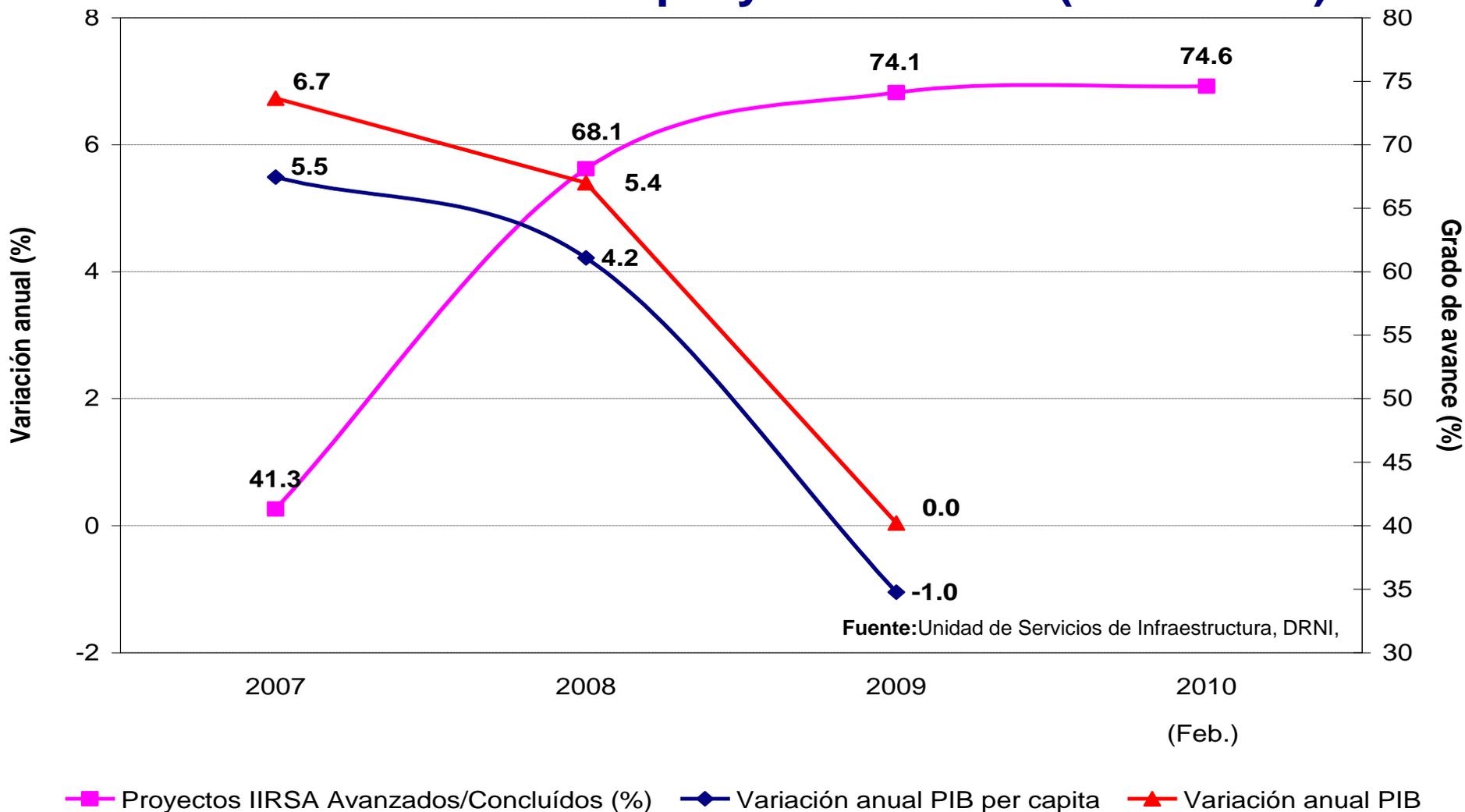
IIRSA: Avance de proyectos por ejes a Junio del 2010



A junio del 2010, un **73,6%** (386 proyectos) de los **524** proyectos de la cartera IIRSA esta en ejecución: **10,1%** (53 proyectos) concluidos; 33,4% (175 proyectos) en ejecución y 30,2% (158 proyectos) en preparación efectiva.



Evolución de cartera de proyectos IIRSA (2007-2009)



Pese a la crisis económica y el estancamiento económico regional del 2009, IIRSA **registró avances concretos** en la ejecución de las obras.



IIRSA: Avances metodológicos

“Metodología IIRSA de Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado”, analiza el impacto de los proyectos IIRSA en la integración productiva en su área de influencia y evalúa el surgimiento de una oferta adecuada de servicios logísticos al sector productivo.

“Metodología IIRSA de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)” instrumento de planificación ambiental y social para dimensionar los impactos combinados de los proyectos, estableciendo lineamientos de gestión e inversiones asociadas para un desarrollo sostenible.

“Metodología de Evaluación de Proyectos Transnacionales de Integración”, que identifica –de manera objetiva y transparente– de los costos y beneficios que cada país obtendría de un proyecto multinacional (la metodología, desarrollada con el apoyo de CEPAL se encuentra en la fase final de desarrollo).

Por último, la IIRSA a través de sus **Procesos Sectoriales de Integración (PSI)** ha desarrollado un estudio y diagnósticos sobre aspectos normativos y regulatorios con el fin de buscar la convergencia de las regulaciones y normatividad relevantes, la promoción de la inversión privada en infraestructura, la facilitación y la competitividad en la prestación de servicios, en el transporte marítimo, aéreo y multimodal.



IIRSA: Características Principales

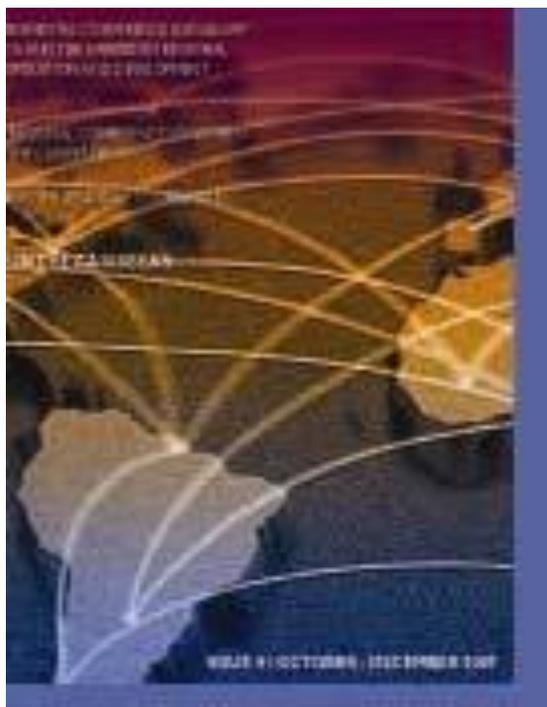
Fortalezas

Estructura flexible y dinámica, sobre la base de los gobiernos que la conforman.

Trabajo continuo y sostenido focalizado en una agenda de integración.

Prevalencia de una visión técnica por sobre la política contingente.

Foro de trabajo para realizar un proceso de planificación territorial en la región





Desafíos futuros

Pese a los importantes avances de IIRSA en materia de planificación e implementación de proyectos de integración física a nivel regional; aún queda un largo camino para alcanzar los objetivos propuestos:

1. Equilibrar la **ejecución de la cartera** de proyectos de infraestructura con el **avance de los procesos sectoriales** (facilitación y coordinación) por ser estos últimos esenciales para avanzar en integración regional.
2. Alcanzar una institucionalidad eficaz que permita **implementar políticas sustentables** y sistematizar el marco regulatorio para viabilizar los objetivos de la integración física regional.
3. Mejorar la complementariedad de la IIRSA con las dimensiones económicas y políticas de la integración regional existentes en América del Sur, particularmente con **UNASUR** (Unión de Naciones Suramericanas, comunidad política y económica que integra a los doce países independientes de Sudamérica) al terminar el mandato de la IIRSA el 2010.



La inserción de IIRSA en la estructura de la UNASUR



El comité de Ministros del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación (COSIPLAN) será la instancia de discusión política y estratégica de infraestructura, reconociendo y dando continuidad a los logros y avances de IIRSA.

El COSIPLAN tiene como principios la integralidad y complementariedad de las políticas, programas y proyectos de infraestructura regional que propendan al equilibrio y cohesión territorial, así como el desarrollo sostenible en armonía con la naturaleza.

Recientemente se aprobó los estatutos que guiarán el funcionamiento del Consejo y próximamente se trabajará en un Reglamento que “constituirá el primer paso en la construcción de una base legal que permitirá integrar, en infraestructura, a los pueblos de América del Sur”.



**MUCHAS
GRACIAS !**

Gabriel Pérez Salas (gabriel.perez@cepal.org)

Ingeniero Civil

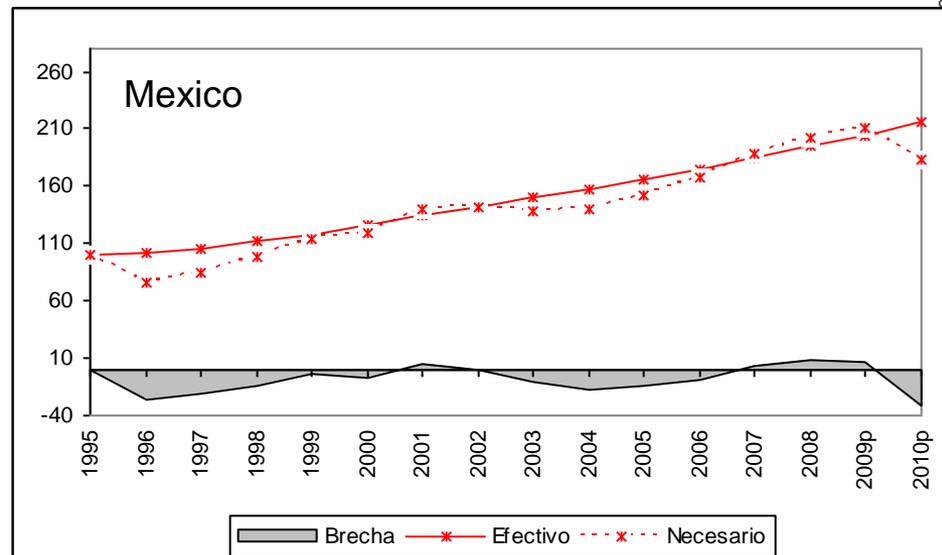
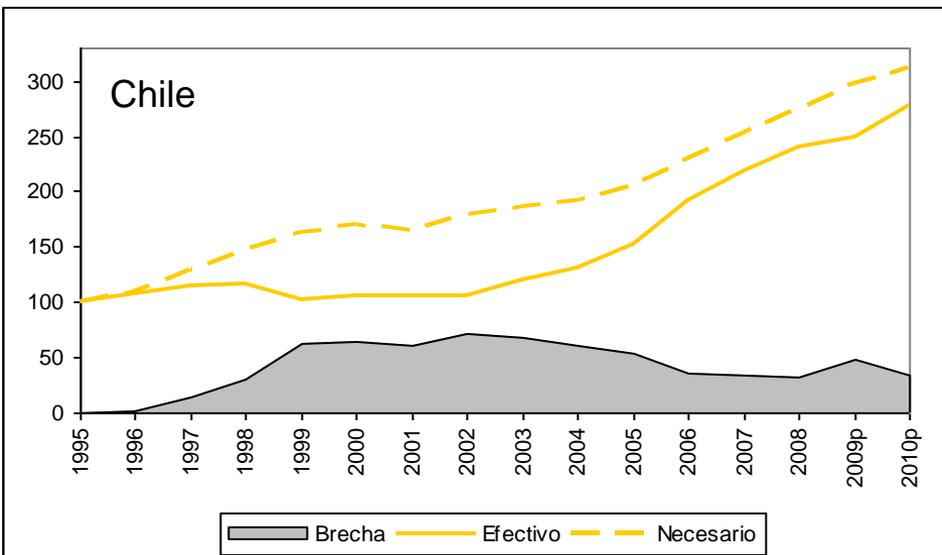
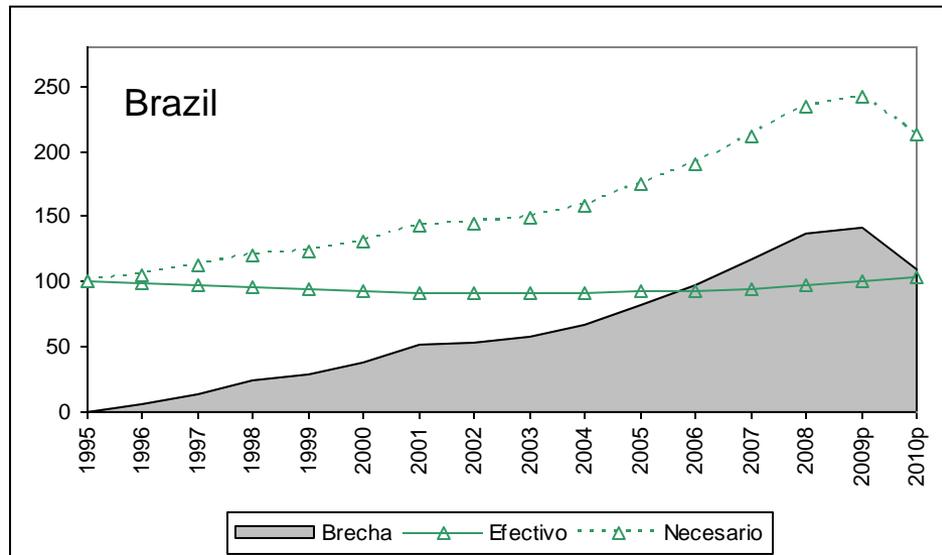
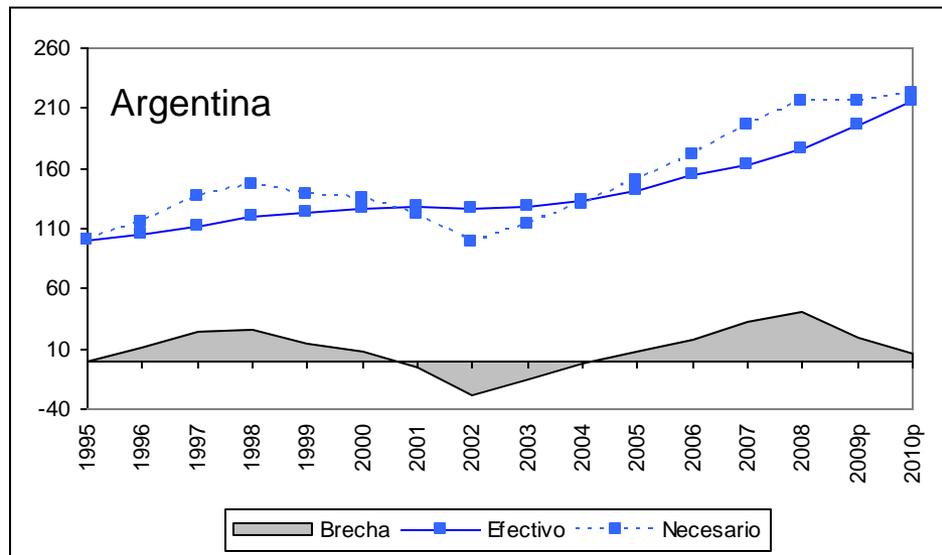
Unidad de Servicios de Infraestructura

DRNI | CEPAL | Naciones Unidas

<http://www.cepal.org/transporte>



Estimation of transport infrastructure gap, selected countries (base 1995=100)





Participación e Integración física

Tanto en la integración comercial como política, la agenda de iniciativas es manejada principalmente por el sector público, muchas veces a un muy alto nivel, lo que provoca que los vaivenes políticos y económicos cambien bruscamente las prioridades .

En la integración física, en cambio, la participación del sector privado y los gobiernos locales, ya sea promoviendo o construyendo obras, puede — dentro de un marco adecuado — servir de catalizador del proceso, movilizando intereses y recursos para que las obras se realicen pese a las dificultades políticas. Una vez realizada la conexión física, existirán interesados en utilizarla para ampliar los mercados e incrementar el comercio interregional entre subregiones que antes no comercializaban o lo hacían en muy pequeña escala.

.